

# 中京地区における労災上積み補償 ・通勤途上災害補償制度の実態

橋 詰 洋 三

## 目 次

- 一、はじめに
- 二、今次調査の狙い
- 三、第一次調査
- 四、第一次調査結果の分析
  - I 労災上積み補償制度
  - II 通勤途上災害補償制度
- 五、第二次調査
- 六、第二次調査結果
- 七、第二次調査結果の分析
  - I 労災上積み補償制度
  - II 通勤途上災害補償制度
- (資料)
  - 一、第一次調査表
  - 二、第二次調査表

## 一、はじめに

労災被災者に対する労基法・労災保険法上の救済はきわめて低額であって、その低さは犯罪的であるとさえいいうる。

民事損害賠償訴求とともに、近年上積み（法定外）補償の制度化を要求する協約闘争が盛んになってきつつあるゆえんである。使用者もこれに応

じつつ、労務管理上の必要から自ら就業規則等をもって制度化を先取りするものも少なくない。

ところでこの上積み補償制度は、法定補償自体が例えば通勤途上災害の労災扱い化にみられるように未だ流動的動向を示しつつあることもあって、実態的にもなお未成熟の側面を多く残しており、法理論にも解明すべき要素が多々ある。損害賠償訴求との相互関係がその最も代表的なものである。

筆者は上積み補償制度の法的性質や、訴権放棄条項の法的効力論その他、この制度をめぐるいくつかの法理論を制度運用の実態から帰納することを意図して大規模な実態調査を行なった。従来もこの種の調査がなかったわけではないが、いずれも大企業、大労組を対象とするか、きわめて狭い地域を対象としたものにすぎなかった。筆者は中京地区の、大・中・零細企業を含む4,032社を対象に、労災上積み補償制度、通勤途上災害補償制度の存否・制度の準則（協約か就規か）などを問う第一次調査を実施するとともに、これらの制度を設けている旨回答した533社を対象に、詳細なその運用実態を問う第二次調査を実施し、訴権放棄条項のみについて第三次追跡調査を行なった。

訴権放棄条項の実在はついに捕捉できなかったが、念書・誓約書を差し出させて使用者が同様の目的を狙う実例は少なくないこと、かかる場合でなくても上積み補償の支給によって民事損害賠償義務は消滅するものと考えている使用者が多いこと、障害の場合の上積み補償につき勤続年数や、労災遭遇後の退職の有無を額算定の基礎に加えるものなどが見出された。労災保険法にもとづく保険給付と上積み補償制度との関連については、両者の併給型（加算型）が圧倒的に多い事実も明らかとなった。これらのデータは、この制度をめぐる法理論の展開に多くの示唆を与えることとなるであろう。

なお通勤途上災害補償制度の実態についても調査した。今次調査後、労災保険法の改正により実施されるにいたった通勤途上災害の労災扱い化に

ともない、我国における企業別の通勤途上災害上積み補償制度がいかなる変容を受けるか、その動向を予測しようとする意図もあつてのことである。

本稿は右調査結果の詳細とコメントである。なお日本労働法学会誌労働法43号は拙稿「労働災害上積み補償—その実態と法理論(1)」を収録予定であるが、紙数の関係で同稿においては省略せざるをえなかった資料、分析を本稿は含むことにより、同稿を補完することを目指すものである。

制度をめぐる労働法学上の理論的検討は、右学会誌の拙稿続編に委ねて本稿ではふれていないことをお断りしたい。

今次調査に際し多くの援助を与えられた社団法人名古屋北労働基準協会(三宅重光会長)に対し心からなる謝意を示したい。また調査の集計に労力を提供された法学士の足立悦男君をはじめとする研究室のスタッフおよび小生のゼミナールの多くの学生諸君の努力を多とする。

## 二、今 次 調 査 の 狙 い

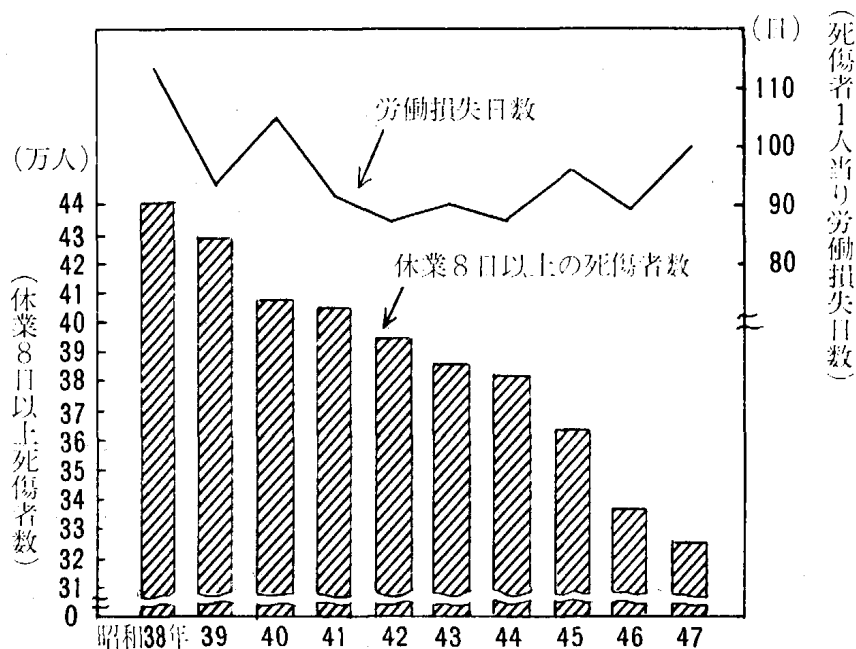
労働災害の発生件数は、近年、全国的に減少傾向を見せているといわれる。しかし昭和46年度に比し約4%下廻ったとはいえ、一昨年度にも現に32万5,000人にのぼる休業8日以上之死傷者が出ているし、死亡者数も5,600人を数え、これは前年度と同水準である。

一時に3人以上之死傷者を出すいわゆる重大災害も、408件(36年度)から357件(37年度)に12.5%減少し、死傷者数も16.8%減って1,963人にとどまったことは不幸中の幸であるが、一方、死傷者1人当りの労働損失日数は増加し、88.1日になった。これは43年以降では最も高い水準である。しかも右の数字は規模30人以上の統計であつて、これを規模100人以上の比較的規模の大きい事業所に限定してみると、石油石炭製品製造業の268.4日を筆頭に、建設業の241.7日、鉄鋼業の208.6日、パルプの163.1日、全業種平均100日と、驚くべき高さである(図1)。これは、比較的規模の大きい事業所では、機械設備の新鋭化、大型化を反映して、災害が一層質的

に悪化しつつあることを教えるものである。

これに反して災害発生数は、企業規模の零細化するにつれ飛躍的に増大している。例えば製造業の規模別度数率は、1,000人以上では2.05%であるのに対して、30～99人では14.7%であって約7倍になっている。小企業では安全管理も立ち遅れ、労働時間も比較的長いことによるものと思われる（以上の数値はいずれも労働白書48年版に基づく）。

休業8日以上之死傷者数および死傷者1人当り  
労働損失日数の推移



資料出所労働白書昭和48年版30頁（労働省「労働者死傷月報」「労働災害動向調査」）

（注） 死傷者1人当り労働損失日数は規模100人以上

このように小企業での災害発生が相変らず減少せず、他方大企業における災害の質が悪化しつつあることは、働らくことに自分と家族の生活がかかっている労働者にとって重大な関心事たらざるをえないであろう。また、最近の人手不足や若年労働者の供給率の低下にあえぐ企業の経営者にとっても、決して軽視していい問題ではありえない。

ところで労働者の側からいうと現実に関死した場合か、負傷・疾病

で長期間労働出来なくなった場合に使用者がどの程度の補償をしてくれるのかということ、働きながら常に考えている筈であるが、現実には補償は大部分労災保険法の適用によって一率にはじき出される額で行なわれることになっている。そしてその補償たるや例えば死亡に対する遺族補償給付は平均賃金の1,000日分にすぎないから、交通事故に際しての自動車損害賠償保険法にもとづく被災死亡者に対する補償（現行1,000万）や、航空機事故による死亡補償（最近1,000万を超えるものも珍しくないといわれる）と比較して、その低さがひととき目立つことになり、ひいては、労働者をして「いのちと健康」に対する再評価を求める運動をひき起さざるをえなくしたわけである。

その一つは、労災の被災者側から、使用者を相手とした民事損害賠償請求訴訟が相次いで提訴されるという形で起きた。その数は昨年度既に全国で700件を越すものと推測されている。

もう一つの現われは、いのちと健康について、使用者に保険法にもとづく給付以外のいわゆる「上積み」補償を要求する形で示された。私鉄や化学関連の労働者がまずこうした要求をかかげ、使用者もこれに応じたことから、昭和45年以降多くの企業で制度化されてきた。その方式にもおおまかに区分して二つあって、まず、(1)、死亡の場合の1,000日分の平均給与に更に日数を上積みする方法（もう500日分という風に）と、(2)、自賠法の死亡補償との差額を上積みする方法とがあった。後者の場合やがて自賠法との関連性は稀薄になり金額も次第に増大し、500万、700万、1,000万と引き上げられ、昨春闘では2,000万（いずれも死亡の場合）以上のものも現われたと報じられている。自賠法の水準をこえる額が、災害の本質からいって望ましいのは勿論である。

しかしこうした制度にも、学問的には未だ解明されていない問題点が沢山存する。上積み補償をすることによって、使用者は更に民事上の損害賠償を訴求されることはなくなると考えるべきか、或いは更に遺族が訴訟を起すと別途に損害賠償を支払わねばならないと考えるべきなのか、災害の

発生に第三者が介在した場合の扱いはどのようにしたらよいか、などである。

そこでまず、当地方では労災上積み補償制度がどの程度普及しているか、この制度を設けた動機は何であったか、制度の準則は何か（協約か就規かなど）、補償の内容はどのようなものか、現在この制度を設けていない企業も将来は設ける予定であるか、などの初歩的調査（第一次調査）を実施し、次いで、先に挙げた法律上の論争点が実際にはどのような形で制度上受けとめられているかについて、詳細な追跡調査（第二次調査）を行うことにしたわけである。

併せて通勤途上災害に対する補償制度についても調査を実施した。近年、都市交通の過密化、地価高騰の傾向の中での住宅圏の遠隔化が進み、労働者は長時間の通勤を余儀なくされ、激甚な交通戦争の渦中に放り出されることになって、必然的に通勤途上災害も激増してきている。ちなみに労働省調査によると、通勤途上災害の発生率は、業務上災害発生率の16%（41年）→19%（45年）→22%（47年）というテンポで「高度成長」しつつある。しかも通勤途上災害による死傷者の7割以上は休業8日以上の中傷災害である（いずれも労働白書48年版による）。

しかしわが国の労働基準法、労災保険法の運用にあたっては、それらにもとづく補償の前提として災害が業務遂行上、業務に起因して発生したものであることを要するとするいわゆる2要件主義がとられ、特別の場合を除いては原則として通勤は使用者の支配下外に属するとして、そこで生じた災害に対する補償を認めないという立場が堅持されてきた。だが今や、通勤途上災害が全労働災害の4分の1に接近しようとし、しかもその態様も概して悪質であるということから、労働者は「通勤なければ労働なし」との立場から、まず政府に対する立法闘争を展開し、労災保険法の改正による通勤災害の労災扱いを要求し、他方で、使用者に対しても補償の制度化を求めつつあったわけである。

そこで筆者の研究室と名古屋北労働基準協会は、当地方において通勤途上災害補償制度がどの程度取り入れられているか、その動機、方式内容などについて実態を調査するとともに（第一次調査）、学問上争いを生じていた（１）自賠法との関係、（２）災害が第三者の過失で生じた場合の第三者による損害賠償との関係、（３）労災保険法の昭和48年度改正が現行の制度に与える影響などについて詳細な調査をすることに踏み切ったのであった（第二次調査）。

いま右の（３）で既に述べたところであるが、労働者が展開した政府に対する立法闘争も結実し、昨年9月21日労災保険法の一部改正案がやっこのことで「変則長期国会」を通過、同年12月1日を期して通勤途上災害に対しても労災保険給付がされることになった（今次法改正までの沿革、法改正の特色、改正法実施上の問題点については拙稿「通勤途上災害に労災保険法適用—国会通過までの経緯と問題点」名古屋北労働基準協会機関誌「名北労基」328号所収を参照されたい）。

もっとも今次法改正によって通勤途上災害が労災並に扱われることになったことによって、各企業における補償制度が無意味になったわけではない。前掲拙稿でも触れておいたところであるが、通勤災害を労災視しようというのではなく、労災に「準じて」扱うことになったにすぎない今次改正の下では、最初の3日間は休業給付を受けられないし、当然のことながら労基法上の補償給付もなされない。従って他の労働災害におけると同様、通勤途上災害についても、使用者は保険給付以上の「上積み」について配慮する必要に迫られる筈だからである。

なお、労災・通勤途上災害にあっても、使用者が法律上の損害賠償義務を負担しなければならない場合に、保険会社が使用者に代って支払う新種保険制度（労働災害使用者賠償責任保険）が一昨年から実施されているが、この保険の普及程度、将来の普及見込等についても調査を行なうこととした。

いうまでもなく今次調査は、この種の調査が大規模に当地方で行なわれ

た実績がないことから、まず当地方の実態を把握し、補償制度をめぐる法律上の論争に対しても法社会学的側面から資料を提供することを目指したものであるが、併せて、暗中模索の各企業の労使に対しこれらの制度をめぐる一般的傾向を示すことによって、こうした制度のより一層の浸透に裨益せしめようという意図もないではなかった。

### 三. 第 一 次 調 査

#### (第一次調査日及び対象)

第一次調査は昨年8月上旬に行なわれ、アンケート用紙を名古屋北労働基準協会会員企業4,032社に送付した。

#### (第一次調査回収率)

回答を寄せた企業は、1,051社におよび、26.06%の回収率であった。これはこの種の調査としては非常に高い回収率であるといえ、この問題に対する関心度が各企業とも比較的高いことを示している。アンケートに対する電話での問い合わせも相次ぎ、嬉しい悲鳴を上げざるをえなかった。しかも第一次・第二次調査とも予算の都合上返信料を回答企業に負担してもらう結果になっている。このことを勘案すれば、今次調査に対し寄せられた各企業の好意に対しては哀心より感謝せざるをえない。

#### (第一次調査結果)

#### (1) 労災上積み補償制度

イ この制度を設けている企業 481 社 (45.77%)

ロ この制度を設けた動機

a 現行の法定内補償では額が低すぎるから。 234 社

b 労働災害は、会社独自の責任にもとづくもの考えるから。

156 社



- c 労働組合又は労働者の要求が強いから。 86 社  
 d 他企業でも行なっているから。 39 社  
 e その他 37 社

## ハ 方 式

### ① 制度は何に準拠しているか

- a 協約による 85 社  
 b 協定による 65 社  
 c 就業規則による 170 社  
 d その他 135 社

### ② 金額算定の方法

- a 日数比例にもとづく賃金比例による。 102 社  
 b 完全定額方式による。 169 社  
 c a と b の混合方式による。 89 社

### ③ 制度の発足年度

年度 (昭和)	企業数	年度 (昭和)	企業数	年度 (昭和)	企業数
20 — 3		30 — 5		40 — 6	
21 — 1		31 — 1		41 — 7	
22 — 2		32 — 5		42 — 11	
23 — 2		33 — 6		43 — 20	
24 — 1		34 — 5		44 — 36	
25 — 2		35 — 4		45 — 48	
26 — 4		36 — 8		46 — 49	
27 — 4		37 — 9		47 — 63	
28 — 2		38 — 9		48 — 56	
29 — 3		39 — 6		(8月) まで	

〔付帯調査〕 この制度を設けていない企業 (575 社/54.23%) の設けていない理由と将来とり入れる意思の存否。

### イ この制度を設けていない理由

- a 必要を認めない。 147 社

- b 労働組合又は労働者の要求がない。 121 社
- c 必要を認めるか、労働組合又は労働者の要求はあるが、財政的に無理である。 92 社
- d その他。 107 社
- ロ 将来どうするか
  - a 将来に亘り行なう必要がないと思う。 76 社
  - b 将来に亘り行なう必要があると思う又は行ないたいと考える。 383 社

## (2) 通勤途上災害補償

- イ この制度を設けている企業 244 社 (23.21%)
- ロ この制度を設けた動機
  - a 補償を行なわないことは労働者に酷であると思うから。 76 社
  - b 通勤途上災害は、使用者の責任において発生するものと考ええるから。 71 社
  - c 労働組合又は労働者の要求が強いから。 27 社
  - d 他企業でも行なっているから。 21 社
  - e その他。 46 社
- ハ 方 式
  - ① 名称——省略
  - ② 制度は何に準拠しているか
    - a 協約による。 34 社
    - b 協定による。 23 社
    - c 就業規則による。 57 社
    - d その他（規程等）。 84 社

③ 制度の発足年度

年度 (昭和)	企業数	年度 (昭和)	企業数	年度 (昭和)	企業数
20 — 0		30 — 3		40 — 5	
21 — 0		31 — 1		41 — 7	
22 — 0		32 — 1		42 — 10	
23 — 1		33 — 0		43 — 10	
24 — 0		34 — 0		44 — 16	
25 — 0		35 — 4		45 — 29	
26 — 1		36 — 1		46 — 28	
27 — 0		37 — 1		47 — 46	
28 — 0		38 — 1		48 — 39	
29 — 0		39 — 1		(8月 まで)	

〔付帯調査〕 この制度を設けていない企業（807社／76.79％）の設けていない理由および将来とり入れる意思の存否。

イ この制度を設けていない理由

- a 必要を認めない。 120 社
- b 労働組合又は労働者の要求がない。 88 社
- c 必要を認めるか、労働組合又は労働者の要求はあるが、財政的に無理である。 66 社
- d 法令の解釈上、通勤途上災害は業務上災害に含まれていないから。 393 社

ロ 将来どうするか

- a 将来に亘り行なう必要がないと考える。 112 社
- b 将来は、補償を行なう必要があると思い、または行ないたいと考える。 503 社

## 四、第一次調査結果の分析

### I 労災上積み補償制度

まず労災上積み補償に関して、既に回答企業の45.77%にのぼる企業がこの制度を設けていることが明らかになったが、これは予想以上にこの制度が普及していることを示すものであった。全国的にこの制度がどの程度普及しているかは、いまだそれを調査した前例がないので詳やかでないが、おそらくこのように高率ではありえないと考えられる。<sup>1)</sup> それと同時に、中京地区では、昭和20年代の戦後の初期からこの問題に取り組んでいる企業がかなりあったことも明らかとなった。そして、この制度が労働協約に準拠している場合(85社/17.6%)よりも、就業規則ないしは規程等に準拠している場合(合計370社/77%)の方が圧倒的に多いという事実は、いうまでもなく後者は経営者がその独自の配慮にもとずき一方的に定めるものであるところから見て、同地区の経営者が制度の先取りをしていると評しうるかもしれない。このことはこの制度を設けている企業の、この制度を設けた動機を見ても確認しうることである。動機の筆頭は現行の法定内補償では補償の実が挙らないからということを目指するものであり(234社/48.65%)、労働災害の責任は、会社自体に帰属するべきだからということを目指するものがこれに次いでいる(156社/32.4%)。これに反し労働組合又は労働者のこの制度を求める要求が強く、これに応じたのだとする企業は僅か86社(17.88%)にすぎない。この数字は、労働協約によってこの制度を設けている企業の数(85社)と符号する。

本来労働運動の要求にはじまったとされる労災上積み補償制度が、同地区では、むしろ労働者の要求とは別個に制度化されてきたということは、制度化が戦後初期から既に始まっていた(勿論昭和45年前後から急増しているが)ことと併せて、中京地区の経営者のある程度の進取性を裏づけると評しうるものであろうか。<sup>2) 3) 4)</sup>

一方、この制度を設けていない企業570社（回答企業の54.23%）のうち、383社（67.2%）は、この制度を近い将来に取り入れる必要があることを認め、または取り入れたいとしているから、近年中にはほとんどの企業でこの制度が定着するであろうことも予想されないではない。なおこの制度を設けていない理由として、労働組合又は労働者の要求がないことを挙げる企業が121社にのぼっていることは、名北労働基準協会会員・準会員企業における労働組合の特色の一端を示すものであろう。

## Ⅱ 通勤途上災害補償制度

次に通勤途上災害補償制度については、回答企業の23.21%にあたる244社が既にこの制度をとり入れていること、昭和40年以降の採用が多いことなどが判明した。

右の数字も予想を上廻るものであるが、<sup>5)</sup> その点よりも右の企業がこの制度をとり入れた動機として、補償を行なわないことが労働者に酷であると考えたから（76社／31%）というのをまず挙げているのに次いで、「通勤途上災害は、使用者の責任において発生するものとするから」という点を挙げた企業が71社（29%）にも及んでいることは、労相の諮問機関たる通勤途上災害調査会でのこの問題に関する使用者側委員の見解を真っ向から否定するものであって注目に値する。すなわち同調査会では、主として労働者側委員が、通勤途上災害が本来使用者の責任に帰せしむべきものであることを主張したのに対し、使用者側委員は一步も譲らず、例え通勤災害について労災保険給付を行うことになってもそれは災害が使用者の責任に帰せしめられるべきだからではなく、社会保障という別個の観点からのみ妥当性を見出しうるのだと主張し、ついに妥協点を見出しえなかったことは周知のところである。<sup>6)</sup> この点、同地区の経営者の思考の方がやや柔軟であると評しうるかも知れない。

一方、労働者又は労働組合の要求に応じたのだと答えた企業が比較的少なく（27社／11%）、従って当然ながら労働協約によってこの制度を創設

したものが少ない（23社／9.4％）点は、労災上積み補償制度の場合と異なる。

なおこの制度を設けていない企業も多いわけであるが（807社／76.8％）、将来は取り入れる必要があることを認め、もしくは取り入れる意向があることを明らかにした企業が多いこと、あるいは、現在とり入れてない企業がその理由として、法令の解釈上通勤途上災害は業務上災害に含まれていないことを挙げていることは、後者が、法令の解釈が変わったわけではないが、とにかく通勤災害に対しても労災保険給付がされることになったことに鑑み、この制度の今後の普及率がかなり高くなるであろうことを示唆するものだと解される。もっとも、今次労災保険法の改正によって、逆にこの制度の必要性は減じたと解しえないでもないから、右と異なった推測も不可能ではないわけである。そこで各企業ではこの問題をどう処理する意向であるかについて、第二次調査で明らかにすることにしたわけである。

注

- 1) もっとも各業種ごとに、ないしは各地域別に行なわれた調査資料は散見される。「法定外労災補償の支給形態と支給額」（主要26単産を中心に412の労組を対象にしたもの）労政時報2167号2頁以下、「労働災害における法定外給付の実施例」（201社を対象にしたもの）関西経営者協会調査資料321号、「労災法定外給付調査」（85社を対象としたもの）関西経営者協会調査・労働資料速報78号19頁（上記調査結果を分析し法理論の検討におよんだものとして、関西経営者協会「労災補償の法定外給付規定を分析する。－事例と法理論からみた規定整備のポイント－」労政時報2196号20頁がある）、「八王子労政事務所管内における労災特別補償の実態」東京都八王子労政事務所刊、「全闘八企業連の業務上災害・職業病保障関係協約、協定集」全日本金属鉱山労働組合連合会調査部刊（第65回定期全国大会資料・別冊3）などである。

また、全国の企業を対象に昭和44年以降、毎年行なわれている調査もある。労務研究所による調査で、調査結果は、旬刊「福利厚生」に順次掲載されているが（昭和48年度調査については同誌758号参照）、調査対象が比較的少ないこと（昭和48年度では127社）、いわゆる大手主要企業のみを対象にしていること（例えば金属工業部門では、新日鉄、日本鋼管、川崎製鉄、日立電線、日本軽金属、日本高周波鋼業などの12社）などから、中小企業をも含

めた全国の平均的実態を示すものとは必ずしも言えないものとなっている。  
しかし大手企業での実際の取り扱いを示すものとしては参考になろう。

なお「春闘後における法定外補償の会社別一覧」,「48年春闘労災補償獲得状況」(労政時報2196号44頁以下及び53頁以下)は、各連合体および春闘共闘委員会の手になる昨年春闘の成果を中心とする集計であって貴重な資料である。また最近公刊された資料として「法定外労災補償の一般的支給傾向をみる」「主要6社にみる通勤途上災害補償規定例」労政時報2215号2頁および21頁がある。

- 2) 今次調査のデータを報道しつつそのように結論づけている中日新聞昭和48年10月14日の記事には、注(3)(4)で述べるファクターを考慮に入れるとにわかには与しえぬものがある。
- 3) 次の2点を指摘しておかなければならない。今次調査の対象企業が名北労働基準局の会員・準会員企業であるため、元来労務管理面での優良企業が多いのではないかということ、および注(1)掲記の各調査におけると異なり、調査対象に零細企業も多数含まれており、組合活動が活潑でないか、そもそも組合自体が存しない場合も少なくないかもしれないということである。ちなみに第一次回答企業の規模別分布表を作成してみたところ次掲の如くとなった。

### 第一次調査回答企業規模別分布表

(注、従業員数不記入分を除く)

従業員数	企業数	従業員数	企業数
99人以下	669	1,300 ~ 1,399	1
100 ~ 199	154	1,400 ~ 1,499	4
200 ~ 299	65	1,500 ~ 1,599	5
300 ~ 399	34	1,600 ~ 1,699	2
400 ~ 499	20	1,700 ~ 1,799	4
500 ~ 599	10	1,800 ~ 1,899	2
600 ~ 699	9	1,900 ~ 1,999	1
700 ~ 799	9	2,000 ~ 2,099	
800 ~ 899	4	2,100 ~ 2,199	1
900 ~ 999	3	2,200 ~ 2,299	3
1,000 ~ 1,099	4	2,300 ~ 2,399	1
1,100 ~ 1,199	4	2,400 ~ 2,499	3
1,200 ~ 1,299	1	2,500 ~ 2,599	1
			合計 1,013

- 4) 同時に次のことも忘れてはならない。それは、100万円以下のいわゆる見舞金、弔慰金の類を支給する制度が存することをもって、法定外補償を実施していると回答している企業がかなりあるのではないかということである。第二次調査の結果、労災上積み補償と称しつつ、遺族補償が100万円以下であった企業が35社にもものぼっていることが判明した。一方、上積み補償は存しないと回答しつつ、見舞金、弔慰金制度が別に存在することを明らかにした企業も相当数あった。いくら以上が上積み補償で、いくら以下なら見舞金、弔慰金であるとみるか、あるいはそもそも見舞金、弔慰金と上積み補償を区分しうるものかなど、難しい問題がある。そこでとりあえず今次調査では、回答をそのまま集計してある。以上の点を念頭に置きつつ調査結果を読む必要がある。
- 5) 注(1)でふれた労務研究所の調査によれば、調査対象企業の44.1%にあたる56社が何らかの形で通勤途上災害を補償対象にしていたという(旬刊福利厚生758号4頁)。企業規模面での格差、従ってまた組合運動の実勢の差を念頭に置いて比較すべき数値であろう。
- 6) 保原喜志夫「通勤途上災害の業務上・外論争」季刊労働法86号129頁、中岡靖忠「通勤途上災害調査会報告の経緯について」ジュリスト518号43頁。

## 五、第二次調査

第一次調査の結果、中京地区における労災上積み補償制度・通勤途上災害補償制度の実施状況・方式・実施の動機等につき数々の貴重なデータがえられた。

しかしこのデータだけでは、既に述べた両制度をめぐる労働法学上の問題点を解明する手がかりは得られないし、第一、実施されている補償がどのような内容のものであるかも明らかではない。

そこで、第一次調査回答企業のうち、労災上積み補償制度のみを設けている企業(289社)、通勤途上災害補償制度のみを設けている企業(54社)及び、両制度を併設している企業(190社)、合計533社を対象に、更に詳細な第二次調査を実施することに踏み切ったわけである。

補償と一口に云ってもその実際は複雑で、定額方式あり、日数比例方式あり、両者の併用方式ありであるし、有扶養者か独身者かで区別がされて



いる場合もあれば、そうでない場合もある。定額及び日数は企業ごとにそれこそ千差万別であり、傷害補償の場合は各等級ごとにその内容が異なるわけであるから、天文学的な量のデータが集ることが予測された。

(第二次調査日及び対象)

第二次調査は本年9月上旬に行なわれた。上記の基準で選出された533社に対し、詳細な調査事項が両面印刷されたB4型調査用紙(後掲)が郵送された。

(第二次調査回収率)

回答を寄せた企業は283社で、53%という高率の回収率が示された。

## 六、第二次調査結果

### I 労災上積み補償について

#### (一) 補償内容

##### (1) 死亡の場合

イ、有扶養者と独身者で区分を設けている場合

(定額方式)

金額 \ (社数)	有扶養者	独身者
1,000万円以上	5社	3社
800 "	8	3
700 "	3	2
600 "	12	6
500 "	5	5
400 "	8	13
300 "	6	5
200 "	2	8
100 "	1	2
100万円以下		2

(日数方式)

金額 \ (社数)	有扶養者	独身者
1,500日分	1	
1,000日分		1

その他、次の様なものもあった

- 有扶養者につき 1,000日分+200万+要扶養者1名につき100万,  
独身者につき 1,000日分+200万。
- 有扶養者につき 1,000日分+800万,  
独身者につき 1,000日分+600万。
- 有扶養者につき 700万+要扶養者(5名を限度とする)1人につき100  
万及び葬祭料として1律10万,  
独身者につき 700万及び葬祭料として1律10万。
- 有扶養者につき 1,000日分+500万+葬祭料60日分,  
独身者につき 1,000日分+300万+葬祭料60日分。
- 有扶養者につき 2,000日分もしくは1,000万の高い方,  
独身者につき 1,600日分もしくは800万の高い方。
- 有扶養者につき 1,000日分+500万円,  
独身者につき 500日分+500万円。
- 有扶養者につき 100万+1,000日分+妻又は18才未満の子1人につき  
100万(但し, 300万を限度とする),  
独身者につき 100万円+1,000日分。

ロ、有扶養者と独身者で区分を設けていない場合

(定額方式)

金 額	社 数
3,000 万円	1
1,500 "	1
1,000 "	2
900万円以上	3
800 "	4
700 "	6
600 "	5
500 "	31
400 "	4
300 "	13
200 "	16
100 "	24
100万円以下	33

(日数方式)

金 額	社 数
1,000 日 分	1

(2) 障 害 の 場 合

- a 定額方式の場合 1級～14級 別表1
- b 日数比例方式の場合 別表2（若干の定額＋日数比例方式があったが省略）

(3) その他 <(1)・(2) 以外の定めのある場合, その方法>……略

(二) 労災保険給付との関係について

- イ 労災保険によって給付される額は控除されることになっている <控除型>。 64 社
- ロ 労災保険によって給付される額と別立てで特別補償を給付することになっている <加算型>。 221 社

(三) 使用者に対する損害賠償責任訴求との関係について

- イ 両者の関係について特に規定はないが, 使用者の損害賠償責任は労災上積み補償によって消滅したものとする。 137 社
- ロ 両者の関係について特に規定はないが, 労災上積み補償によって使用者の損害賠償責任は消えたとは思わない。 87 社
- ハ 規定上, 労災上積み補償を受けることによって, 従業員及びその遺族は使用者に損害賠償を訴求する権利を放棄したことが定められている。 11 社
- ニ 規定上, 労災上積み補償を受けても, 民事上の損害賠償を別個に訴求しうる権利は否定されないことが定められている。 5 社

(四) 第三者による損害賠償との関係について（労災の原因に, 第三者の行為が混入している場合, その第三者にも責任が生ずるが, 労災上積み補償とこの第三者の損害賠償との関係）

- イ 特に規定はない。 140 社
- ロ 第三者の損害賠償とは別個に支給する。 57 社
- ハ 第三者行為災害には労災上積み補償は適用しない。 12 社
- ニ その都度, 労使で協議することになっている。 16 社

ホ 一応労働者に使用者が仮払いし、使用者から第三者に求償  
することになっている。 41 社

(五) 労災によって使用者が支払うことになる補償（上積み補償を含む）につき、その使用者が任意保険に加入していれば、保険会社が代って支払う新種保険制度が昨年から開始されているがこの保険制度について

イ この任意保険に既に加入している。 21 社

ロ この任意保険に加入したい。 17 社

ハ この任意保険には加入したくない。 23 社

ニ いまのところ判らない。 182 社

## Ⅱ 通勤途上災害について

### (一) 補償要件について

＜出勤途上（復路を除く）とか、通常の経路であるとか、本人の重大な過失を含まない等の要件のある場合＞

(要件を定めてある場合の要件) (社数)

- 通常の経路であること。 3 社
- 通常の経路・時間内であること。本人に重大な過失がないこと。 22 社
- 通常の経路・時間内であること。 19 社
- 本人の重大な過失がないこと。 11 社
- 生命・障害保険の規定による。 9 社
- 弔慰金制度の規定による。 3 社
- その都度労使で協議し細目を決定する。 3 社
- 会社の提供する通勤バスの事故についてのみ補償する。 3 社
- 目下、細目を検討中である。 2 社
- 会社の指令にもとづく緊急の出勤時のみ補償する。 2 社
- 原因、状況に応じて特別に見舞金を支給する。 1 社
- 労災保険法上の労災と認定された場合に限る。 1 社
- 業務上・外にかかわらず、本人の死亡の場合、功績・勤続年数に応じ  
30万円以上支給する。 1 社

その他、次のようなものもあった。

。有扶養者につき 1,000日分+ $\left\{ \begin{array}{l} \text{妻に100万} \\ \text{子1人あたり100万} \end{array} \right\}$  (400万円を限度とする)

独身者に 1,000日分

。有扶養者 1,000日分+200万円+扶養家族1人につき100万

独身者 1,000日分+200万

## (二) 補償内容

### (1) 死亡の場合

イ、有扶養者と独身者で区分を設けている場合

(定額方式)

金額 \ (社数)	に有扶養者	に独身者
700 万円以上	1	
600 "	2	
500 "	2	1
400 "	1	2
300 "	1	
200 "	5	3
100 "	2	5
50 "	2	2
30 "		2
30 万円以下	1	2

ロ、有扶養者と独身者で区分を設けていない場合

(定額方式)

日 数	社 数
3,000 万円	1
1,500 "	1
1,000 "	1
700 "	1
500 万円以上	8
400 "	3
300 "	5
200 "	13
100 "	14
50 "	4
30 "	2
30 万円以下	4

(日数方式)

日 数	社 数
3,000 日分	1
1,000 日分	5
1,500 日分	1
平均給与の6割 の12ヶ月分	1

その他、次のようなものもあった。

◦ 営業等の外勤者は100万円, 3年以上の勤続者 (男子のみ) 50万	
◦ 有 扶 養 者	
① 妻又は税法上の扶養家族があれば	650万
② ①以外の勤続15年以上の者	550万
③ 勤続15年未満の者	500万
◦ 勤 続 年 数	
5 年以上	10万
2 年以上	7 万
2 年未満	4 万
◦ 勤 続 年 数	
10年以上	500万
10年未満	400万

(2) 傷害の場合 別表 3・4

(3) その他の方法をとっている場合

◦ 状況判断による	6
◦ 労災保険+生命保険	15
◦ 休日日数×千円 (傷害の場合)	1
◦ 労使の協議による	1
◦ 24月分の給与 (死亡の場合)	1
◦ 労働基準法の定める災害補償の1/2	1

(三) 労災保険給付との関係について (現行労働基準法, 労働者災害補償保険法の解釈上は, 原則として通勤途上災害は業務上災害の取り扱いを受けないが, 使用者の提供する通勤専用バス利用に際しての災害・休日特別出勤途中の災害・企業構内出勤途中の災害等, 特別な場合については例外的に業務上の認定をすることとなっている。このように例外的に業務上災害の認定を受ける事例の場合, 法定外の通勤途上災害補償との関係はどうなっているか。)

- イ 労災保険によって給付される額は控除されることになっている <控除型> 21 社
- ロ 労災保険によって給付される額と別立てで, 通勤途上災害補償を給付することになっている <加算型> 86 社
- ハ 通常の業務上災害と同様の取り扱いを行なっている 52 社

- (四) 通勤途上災害補償と自賠法の関係について（通勤途上災害が自動車の利用に際して生じた場合，自動車損害賠償保障法にもとずく給付がされるわけであるが，この場合）
- イ 自賠法によって給付される額は控除されることになっている  
る <控除型> 32 社
  - ロ 自賠法によって給付される額と別立てで通勤途上災害補償を給付することとなっている <加算型> 92 社
  - ハ 自賠法によって給付される額のみである 31 社
- (五) 第三者による損害賠償との関係について（通勤途上災害が第三者の行為によって生じた場合，自賠法による補償を上廻って第三者が損害賠償を行なわなければならない事例も生じることがあるが，この場合）
- イ 第三者による損害賠償額は控除されることになっている  
<控除型> 35 社
  - ロ 第三者による損害賠償額と別立てで，通勤途上災害補償を給付することとしている <加算型> 96 社
  - ハ 第三者による損害賠償額のみである 25 社
- (六) 政府は今国会に労災保険法の一部改正案を上程中で既に衆院本会議で可決され，目下参院で審議中である。この改正案が成立すると，通勤途上災害補償と労災保険による補償との関係はどうか。
- イ 労災保険法の改正にともない，現行制度は廃止したいと考えている 14 社
  - ロ 労災保険法とは別立てで，上積み補償を行ないたい 92 社
  - ハ 労使で協議したい 108 社

別表1 障害上積み補償（定額方式）

等級 補償額	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3,000 2,000 1,000 900 800 700 600	1 1 7 9 7 5	1 1 6 6 7 7	1 6 6 7 7	1 1 4 4 4	1 1 2 4 4	1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1					
500 450 400 350	21 1 11 1	16 6 6 1	15 4 6 4	1 2 13 2	1 1 6 6	4 1 1 3	1 1 3 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1				
300 270 250 230	9 1 1 2	9 1 1 2	12 1 1 2	5 1 3 6	6 1 4 3	8 2 3 2	4 1 5 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1			
200 180 160 140 120	17 1 1 5 1	17 1 1 3 3	17 1 1 1 2	10 1 14 6 2	8 2 1 12 12	9 4 4 2 10	7 2 1 6 6	7 1 5 2 3	1 1 4 2 9	1 1 2 2 3	1 1 2 2 3	1 1 2 2 3	1 1 2 2 3	1 1 2 2 3
100 80 50 30	9 2 2 4	5 1 7 3	8 1 9 1	5 6 9 6	6 4 11 5	5 11 7 12	11 3 7 18	10 4 10 8	4 9 11 9	6 6 14 13	4 1 14 18	2 1 13 18	1 1 4 10	1 1 3 2
10 以上 10 以下	114 113 113 102 104 102 92 80 78 78 73 73 73 64	3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3	5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3	7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7	9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9	11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	26 26 26 26 26 26 26 26 26 26 26 26 26 26	27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27 27	24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24	23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23 23	19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19	33 33 33 33 33 33 33 33 33 33 33 33 33	41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41 41

（注） 退職者・在職者につき金額に格差ある場合は、金額の高い方を採用。



別表2 障害上積み補償（日数比例方式）

等級 社数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	3,500	3,500	3,500	2,700	2,400	2,000	1,800	1,500	1,200	800	600	500	300	200
1	3,000	3,000	3,000	2,700	2,400	1,800	1,500	1,200	900	600	450	450	300	150
1	3,000	3,000	3,000	2,400	2,100	1,800	1,200	600	480	360	240	180	120	60
1	2,680	2,380	2,100	1,840	1,580	1,340	1,200	900	700	540	400	280	180	100
1	1,675	1,488	1,313	1,150	988	838	700	568	438	338	250	175	113	63
1	1,500	1,500	1,500	1,200	1,050	900	750	600	450	375	300	225	150	75
1	1,500	1,500	1,500	1,200	1,200	800	800	400	400	400	200	200	100	100
12	1,340	1,190	1,050	920	790	670	560	450	350	270	200	140	90	50
1	1,340	1,000	800	700	600	500	400	300	200	200	100	100	30	30
1	1,000	1,000	1,000	950	900	850	800	750	700	650	600	550	500	450
1	1,000	1,000	1,000	800	700	600	500	400	300	200	100	60	40	20
1	804	714	630	552	474	402	336	270	210	162	120	84	54	30
1	760	690	620	550	480	410	340	270	175	162	120	84	54	30
1	670	595	525	460	395	335	280	225	175	135	100	70	40	25
1	670	595	525	460	395	335	280	180	140	108	80	56	30	20
1	402	357	315	184	158	134	112	90	70	54	40	28	18	10
1	280	248	219	191	165	140	117							
1	240	213	188	164	142	120	100							
1	70ヶ月	65月	55月	50月	40月	35月	30月	25月	20月	15月	10月	8月	5月	3月

（注） 退職者・在職者につき格差あるときは日数の長い方を採用。

別表3 通勤途上災害補償（定額方式）

等級 額	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
万円														
3,000	1	1	1											
2,000	1	1	1	1	1	1								
1,000	3	3	3	1			1							
900				1	1									
800				1		1	1							
700	1				2			1	1					
600	2	2	1	1	1	1	1	1		1	1			
500	9	6	7			1						1	1	
450		1		1			1		1					1
400		3	1	5	2			1						
350			1	1	4	1			1	1				
300	3	3	5	1	2	5	2			1				
270							1							
250	1	1	1	2		1	2				1			
230		3				1					1		1	
200	3		3	2	2		2	1						
180					1			2				1		
160				1		1		2						
140	3	1	1	2	1	2	2		3			1		
120		1	1		1		1		2	2			1	
100	7	3	1	2	1		1	3		3	2		1	
80				1	2	1		1	3		1			
50	2	5	7	4	5	7	1	2	2	2	3	6	3	3
30	3	3	1	6	2	2	9	4	1	1	4	4	2	
10以上		2	4	3	6	7	3	8	11	8	7	5	6	10
10以下				1	3	3	1	1	1	3	3	4	7	7
	39	39	39	37	37	35	29	27	26	24	23	22	22	21

別表4 通勤途上災害補償（日数比例方式）

等級 社数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	3,000	3,000	3,000	2,400	2,100	1,800	1,200	600	480	360	240	180	120	60
	1,340	1,190	1,050	920	790	670	560	450	350	270	200	140	90	50
	1,500	1,500	1,500	1,200	1,050	900	750	600	450	375	300	225	150	75
	1,340	1,190	1,050	920	790	670	560	450	350	270	200	140	90	50
	1,340	1,190	1,050	920	790	670	560	450	350	270	200	140	90	50
	1,000	1,000	1,000	800	700	600	500	400	300	200	100	60	40	20

別表5 障害上積み補償の等級別平均と格差  
（1級500万円以上の場合）

等級	補償平均額	格差指数 (1級=100)	労基法上の 格差指数 (1級=100)
1級	713 万円	100.0	100.0
2	678	95.0	88.8
3	673.9	94.5	78.4
4	426.3	55.0	68.7
5	360	46.4	59.0
6	288	37.1	50.0
7	226	28.5	41.8
8	148.2	16.6	33.6
9	101.1	11.3	26.1
10	75	8.4	20.1
11	57.1	6.2	14.9
12	47.5	5.0	10.4
13	30.26	3.2	6.7
14	22.06	2.3	3.7

別表6 障害上積み補償の等級別平均と格差  
(1級200万円以上500万円未満の場合)

等級	補償平均額	格 差 指 数 (1級=100)	労基法上の 格 差 指 数 (1級=100)
1級	291.8万円	100.0	100.0
2	271.8	93.1	88.8
3	252.4	86.4	78.4
4	170.3	58.3	68.7
5	139.2	47.7	59.0
6	110.5	37.9	50.0
7	82.5	28.2	41.8
8	53.0	18.1	33.6
9	45.7	15.6	26.1
10	35.3	12.0	20.1
11	24.9	8.5	14.9
12	18.9	6.4	10.4
13	12.0	4.0	6.7
14	7.4	2.5	3.7

別表7 障害上積み補償の等級別平均と格差  
(1級200万円未満の場合)

等級	補償平均額	格 差 指 数 (1級=100)	労基法上の 格 差 指 数 (1級=100)
1級	93.3万円	100.0	100.0
2	78.4	84.0	88.8
3	63.1	67.6	78.4
4	51.4	55.0	68.7
5	40.0	42.8	59.0
6	29.7	31.8	50.0
7	29.2	31.2	41.8
8	18.3	19.6	33.6
9	15.1	16.1	26.1
10	11.6	12.4	20.1
11	10.5	11.2	14.9
12	7.8	8.3	10.4
13	5.4	5.7	6.7
14	3.5	3.6	3.7

## 七、第二次調査結果の分析

### I 労災上積み補償制度

遺族補償について、有扶養者と独身者で区分を設けている企業は63社(29.9%)、有扶養者と独身者で区分を設けていない企業は148社(70.1%)であった(質問事項に回答したものの集計)。

しかしこれを上積み補償額500万円以上に限定して集計すると、区別を設けているもの20社(41.7%)、設けていないもの28社(58.3%)となっているから、上積み補償額の高いものほど、支給要件を細かく定めていることが判る。

遺族補償の額については、まず定額方式だけについてこれを見ても、かなり高額なものが見当る。たとえば3,000万円というのが1社あったし、1,500万円というのも1社あった。1,000万円以上というのが先の2社を含めて9社あった。昭和43年、労働組合が労災上積み補償につき死亡の場合に300万円払って欲しいという要求を掲げて闘争を始めた当時のことを思い起こすと隔世の感がある。なお1,000万円以下で800万円以上は15社、800万円以下で700万円以上は9社、700万円以下で500万円以上が53社あった。結局500万円以上にいのちの値ぶみをしている企業は88社にのぼる。しかも右の数はいずれも有扶養者に対する上積み補償についてだけ数えだしたにすぎなく、これに独身者に対するやはり500万円以上の補償を加えると、企業数では重複することになるが、件数では102件にのぼることが明らかになった。我国の大手主要企業での労災上積み補償制度の実施状況につき調査をしたデータがあるが、これによれば昭和47年の平均が543万円であったのに対して、去年はこれに約200万円上積みされ748万円になっていることが明らかにされている(春闘終結後における法定外労働災害調べ(民間主要企業127社) 旬刊福利厚生758号2頁)

そして1,000万円台もかなりの数出現していることもしめされている(同上)。しかしこの調査は大手の主要企業を対象としたものである。従って

我々の今次調査が対象とした企業の規模を考えるならば、我々の調査結果にあらわれている数字はかなり高額なものと言うことができる。500万円以上のいのちのねだんを上積みした企業は、その件数でパーセンティジを出すと36%にのぼった。加えて、実際には、調査結果の中でも示しておいたように、800万円、700万円、もしくは500万円などに平均給与千日分をプラスするものや、扶養家族に付き一人あたり100万円を追給するものなども数多いわけであるから、これらを加えると右の数字はさらに上昇するはずである。

他方200万円以下、100万円以下などという企業もみられる。これらは今次調査の、上積み補償制度の存否を問う調査項目に対して、いわゆる見舞金・弔慰金などの制度がある場合まで含めて上積み補償が存在すると回答したものと解される。この点、すでに第一次調査の分析の注(4)で指摘しておいた様な問題があるわけである。すなわち厳密に見舞金・弔慰金を除外する(たとえば100万円以下のものは数え上げない)とすると、この制度の実施率はかなり下まわってくることにならざるをえないであろう。

今次調査で明らかになった点は、右に見た様に、いのちに対する値ぶみがかなり高いものもみられるということもあるが、同時に500万円以下で100万円以上というものもかなり見られる点に注目しなければならない。たとえばここでも独身者に対する補償制度と有扶養者に対するそれとをプラスさせるならば合計133の企業が右の水準のいのちの値ぶみをしていることがわかる。この点いのちの値段としては安きに失するわけであるから、かかる実体が存在する事自体が、上積み補償制度による給付を受けてもなお、民事訴訟に基づく損害賠償を請求しうる余地があると解すべきかどうかについて何らかの示唆をあたえるものと解される。他方3000万円などという全国にもこれまで例を見ない高額な補償制度が存在することも判明したわけであるが、この種の高額補償には一昨年10月に開始された労働災害使用者賠償責任保険によってカバーされるものが多いのかも知れない。従ってこの保険を利用した上積み補償についても法律上の問題が浮び

上がってくるわけである。

遺族補償及び障害補償の額と、被災労働者の勤続年数との関連については、まず死亡災害の場合、額の算定に影響を及ぼすことを定めている企業は8社にすぎなかった。一方障害補償の場合には、その数はさらに減り、わずか3社を数えるのみであった。

まず遺族補償について、勤続年数を額算定の基準に導入した企業の実例に当たって見ると、10年で区分する企業があった。例えば10年以上の勤続労働者に対しては500万円、10年以下の場合には400万円といったふうである（2社）。

他方、2年未満、5年未満、5年以上とか、3年未満、3年以上、10年以上とか、或いは、10年未満、10年以上、20年以上というふうに、細分化している企業もある。

当然のことながらこうした企業においても勤続年数が、長期化するに従って補償額が増えてゆく。

もっとも額の差はそれほど大きいものではない。例えば勤続10年以上の労働者の遺族償補を770万円と定めている企業では、10年未満について750万円、5年未満について730万円、3年未満について700万円というふうに僅かな格差を設けているにすぎなかった。

他方障害補償の額の算定に勤続年数を基準として導入した三つの企業には、まず勤続10年以上と10年未満を区分するもの及び、勤続2年以上と2年未満で区分するものがあった。

しかし、遺族補償と同様ここでも額に於ける格差はそれほど大きいものではない。例えば勤続10年以上の労働者の第一級障害について500万円を支給する企業の、勤続10年未満の労働者に対する同種の額は400万円と定められているが如きである。

右に見たように今次調査においては、まず遺族補償や障害補償の額の算定に、当該被災労働者の勤続年数を加味する企業がきわめて少ないことが注目され、ついでこれを加味する企業に於いてもそのことによって生ずる

額の格差はあまり大きくないことが明らかになった。

他方、労災保険法による給付は給付基礎年額ないしは日額を基準として割り出されていくわけであるから、当然勤続年数が長期化するにつれ額が多額になるといった相関関係があることがわかる。これに対していわゆる上積み補償の場合にはそういった相関関係が一応きえてしまう傾向がある点に注目しなければならないと思う。この点は上積み補償制度の法律的性質論にもかかわってくることであるし、また上積み補償制度が設けられている場合に別に民事訴訟による損害賠償を請求し得るかどうかといった点を考える場合の参考にもしなければならないことだと考えられる。

次に補償金額が、当該被災労働者の労災遭遇時以降の退職と関連性があるかどうかについて見てみよう。

勿論、遺族補償については被災労働者の退職の是非は問題とならない。そこで障害補償の場合についてこれを見ると、今次調査では雇用継続の場合と退職の場合とに分けて金額を記入する欄を特に作らなかったため、実態に厳密に則した資料が集まったとは言えないが、それでも34社の企業がわざわざ退職者と在職者に区分して補償額を回答してくれている。尚、別表で明らかにしている各等級別の補償額は退職者と在職者によって区分のある場合には高い方即ち退職者の方を資料として採用していることをお断りしておく。そこで区分をして回答した企業ではどの程度の差を設けているかを見ると、極めて大きい格差を設けている場合と、そうでない場合とを挙げることができる。

例えば、障害等級第一級から第三級までの退職者について800万円を支給する企業に於いて、当該労働者がさらに在職する場合には100万円しか支給しないといったふうにある。しかしこのような扱いをする企業は比較的少なく、大部分の企業に於いては在職者に対してより2割から4割程度低い額を在職者に給するようになっているようである。

例えば第1級から第3級までについて退職者に1,000万円を給する企業が、在職者については600万円を給するに過ぎないとか、退職者に800万円



を給する企業が在職者については600万円を給するにすぎないとかいったふうにである。そして厳密な数字は出せないが、どちらかという第1級から第3級までよりも第4級以下で退職者と在職者についての金額の格差が大きくなっているように思われる。例えば第4級で400万円、第5級で330万円、第7級で220万円、第10級で90万円を支給する企業では、当該被災労働者がその障害を理由に退職する場合には有扶養者につき800万円を、独身者につき640万円を一律に附加するという例も見うけられた。1級から3級までよりもむしろ4級以下の方が退職者と在職者で額に差が大きく出ているという事実は、まず1級から3級までは労働能力の殆んどを喪失する重度災害に当たるわけであるから、退職が通常であろうという予測を前提にすれば理解し得ることである。他方、4級以下では差がかなり大きくなっているということは、労働能力の大半を喪失していない労働者でも、当該企業はこれを多額の上積み補償金を支給することによって、企業から放逐しうるといいうわゆる、一種のおはらい箱政策の一端をこの制度が担っていることをうかがわせるに足りる。

通常の遺族補償や障害補償以外に何らかの補償制度を設けている場合にはその旨を記入してほしいという設問に対しては、弔慰金ないしは見舞金制度を設けているにすぎないことを、回答された企業が合計11社あった。その他いわゆる休業補償につき、労災保険法の給付外の4割を会社が負担する旨明記してくれた企業が5社・年金協約を設けているというもの、あるいは各種の保険もしくは共済制度によってカバーすることを決めていることを回答した企業も6社あった。

労災保険法による給付と上積み補償制度に基づく給付との関連については、加算型、つまり労災保険によって給付される額とまったく別立てに特別補償を給付することになっていると回答した企業が圧倒的で、221社を数えた。これに対して64社の企業は労災保険によって給付される額を補償額から控除することになっている控除型を採用している旨回答している。加算型と控除型との比率は、77.54%対22.46%になっている。

次に今次調査の最も主要な調査事項であった、労災上積み補償と使用者の損害賠償義務との関係については、当然のことながら使用者は上積み補償制度によって自己の損害賠償責任は消滅したものとするものが大勢をしめていた（137社）。これは労災上積み補償制度に対する使用者の意識の在り所を反映したものであるが、注目すべきはこれに対して必ずしも労災上積み補償によって自己の損害賠償責任は消えたとは思わないと答えた企業も予想以上に多くあったことである（87社）。また規定上労災上積み補償制度によって被災労働者及びその遺族たちは使用者に損害賠償を訴求する権利を放棄したことが明確に定められている企業及び、同様に規定上労災上積み補償を受けても民事上の損害賠償を別個に訴求する権利は否定されるものではないことが明確に定められている企業がそれぞれ若干現われている。

次にいわゆる第三者行為災害の場合の補償の在り方に関する調査については、第三者行為災害について特別の規定を設けていないという企業がかなり多く、おそらくこれらの企業においては、一応労働者に使用者が仮払いし、使用者から第三者に求償することになっていると答えた企業（41社）と同じ扱いを実務上はするのではないかと考えられる。

一方、第三者の損害賠償とは別個独立に支給すると答えた企業が57社あった。また第三者行為災害に対しては労災上積み制度を適用しないと明確に答えた企業が12社あった。その他その都度労使で協議することになっているという企業が16社あった。

最後に先ほど触れた、労働災害使用者賠償責任保険いわゆる新種保険については、既に21社の企業が加入していることがわかった。この保険に今後加入したいという企業（17社）、加入したくないという企業（23社）、今の所わからないという企業（182社）という回答状況であった。

## Ⅱ 通勤途上災害補償

第一次調査の結果、通勤途上災害補償制度を設けている企業は、第一次

調査回答企業のうち23.21%であることが判明していた。

我国の大手企業を中心としたこの制度の採用状況を調査した資料がある（労務研究所「春闘終結後に於ける法定外労働災害補償調べ—民間企業127社—」）。これによれば昨年度に於けるこの制度の採用上昇率は一昨年比4%で、調査対象127社のうち、44.1%にあたる56社がすでにこの制度を導入していることが明らかになったとしている。我々の調査はこの大手企業対象の調査に比すればかなり下廻った数字をしか示していないがこれは既に指摘したとおりやむをえないと考えられる。

まず127社を対象とする調査は先に述べたように主要大手企業のみを対象としたものであるから、当然その実施率が高いであろうことが予想される。又、我々の調査の実施時期は、労災保険法の一部改正が国会上程中であったために、法改正まで問題を「凍結」して情勢まちをしていた企業が多く存在したことが予測されるからである。今次調査によれば昨年1—8月の間に39の企業がこの制度を導入しているわけであるが、その後この数字はさらに上昇しているであろうことが予測される。

調査結果で明らかにした様に通勤途上災害補償の要件として、通常の経路であり時間内であり、労働者に重過失がないことをあげるものが圧倒的に多いことがしめされている。この点労災保険法の改正にもとづく通勤途上災害に対する保険給付の要件との、関連性が問題にならざるをえないであろう。

次に通勤途上災害上積み補償の内容であるが、死亡災害に対して500万円以上支給すると答えた企業は、有扶養者のみに限定して数えてみても17社にのぼった。この中には3000万円というのが1社、1500万円というのが1社、1000万円というのが1社あり、しかもこのいずれの企業においてもこの額は労災による死亡の額とまったく同じであったことが注目される。なお通勤途上災害に対しても100万円以下の支給をするにとどまる企業が29社（11.88%）にのぼっている。いわゆる見舞金・弔慰金支給の制度であることがうかがわれる。試みにこれを労災であって、死亡災害であるも

のに対する100万円以下の補償を定めた企業数と比較すると、これは76社(26.86%)を占めていたわけであるから、結果としてはかかる企業においても通勤災害と労災とをほとんど区別する意識がないことが明らかになったと思われる。

次に調査時点においては労基法・労災保険法の解釈上は原則として通勤途上災害は業務上災害の取り扱いを受けないわけであったし、これに対して使用者の提供する通勤専用バス利用に際しての災害、休日特別出勤中の災害、企業構内出勤途中の災害等に対しては例外的に業務上の認定をすることになっていたことから、このような例外的認定を受ける場合には、法定外通勤途上災害はどういう扱いを受けるかということも調査してみた。その結果、労災保険によって給付される額は控除されることになっていると答えた企業(控除型)は21社にとどまり、労災保険によって給付される額と別立てで通勤途上災害補償を給付するとなっているいわゆる加算型である旨を答えた企業は85社にも及んでいた。なお通常の業務上災害と同様の扱いをしているという企業は52社にのぼったわけであるが、すでに述べたように労災に対する労災保険といわゆる上積み補償との関係については、加算型が控除型に対して圧倒的に多かった事例を想起すると、現行法上労災扱いとされる特別の通勤途上災害についても別立てで補償をすることとなっている企業が、現在通勤途上災害補償制度を設けている企業の中で圧倒的であった事実がわかる。この点労災保険法の改正によって昨年12月1日以降通勤途上災害に対しても労災保険給付が与えられることになったわけであるが、そのことによって現在通勤途上災害補償制度を設けている企業の、当該制度はほとんど影響を受けるものでないことがほぼ確認できたわけである。このことは今次調査においても、調査の時点で労災保険法の一部改正案が国会上程中で、すでに衆議院本会議で可決され、当時参議院で審議中であること、この改正法案が成立すると、通勤途上災害にも従来の業務災害に準じて労災保険法上の保険給付が与えられることになること、等の予備知識を与え、もしこの法改正が成立した場合現在導入して

いる通勤途上災害補償と新しく始まる労災保険による補償との関係はどうなるかという問を設けたのに対して、労災保険法とは別立てで上積み補償を行ないたいという企業が92社におよび、保険法の改正にともない現行制度を廃止したいと考えていると回答している企業が14社にとどまったこともみごとに符号することを注目する必要がある。

自賠法との関係については、会社が独自に設けた通勤途上災害補償による給付金と自動車損害賠償保障法に基づく給付との関連につき、自賠法に基づく給付を控除して支払うといういわゆる控除型が32社、自賠法に基づく給付に加算して支給するといういわゆる加算型が92社、自賠法の適用がある場合には通勤途上災害補償制度による補償を行なわない旨回答した企業が31社あった。注目すべきは通勤途上災害で死亡補償につき500万円以上を支給する企業だけを取り出して調べてみたところ、労災保険法によって給付される額を控除して支払うことを定めている企業はわずか2社にすぎなく、残りのすべての企業では、いわゆる加算型によって、別立て支給を定めていたということである。

通勤途上災害が第三者の行為によって生じた場合、自賠法による補償を上廻って、第三者が損害賠償を行なわなければならない事例も生じうるわけであるが、この場合の通勤途上災害特別補償制度の運用については、第三者による損害賠償額を控除することになっている控除型が35社、第三者の損害賠償を加算して使用者が特別補償するというのが96社、第三者の損害賠償がある場合には特別補償をしないと言う企業が25社あった。

## (資料一) 第一次調査表

※ それぞれの問について該当するものを○で囲んで下さい。

### I 労災上積み補償について

#### 問1 労災上積み補償制度の存否について

イ 労働基準法又は労働者災害補償保険法による法定内補償とは別に、法定外上積み補償を行っていない。

ロ 法定外上積み補償を行なっている

イに○印の場合

a 必要を認めない

b 労働組合又は労働者の要求がない

c 必要を認めるか、労働組合又は労働者の要求はあるが財政的に無理である

d その他〔 〕

<付帯調査>

ア 将来にわたり行なう必要がないと思う

イ 将来は補償を行なう必要があると思う。または行ないたいと考える

ロに○印の場合

a 現行の法定内補償では額が低すぎるから

b 労働災害は、会社独自の責任にもとづくものと考えるから

c 労働組合又は労働者の要求が強いから

d 他企業でも行なっているから

e その他〔 〕

#### 問2 労災上積み補償制度がある場合の方式について

その1 a 協約による b 協定による c 就業規則による d その他〔 〕

その2 a 日数比例にもとづく賃金比例による b 完全定額方式による

c aとbの混合方式による〔 〕

その3 制度の発足時 年 月から

### II 通勤途上災害補償について

#### 問3 通勤途上災害補償制度の存否について

イ 通勤途上災害補償は行っていない

ロ 通勤途上災害補償を行なっている

イに○印の場合

a 必要を認めない

b 労働組合又は労働者の要求がない

c 必要を認めるか、労働組合又は労働者の要求はあるが財政的に無理である

d 法令の解釈上、通勤途上災害は業務上災害に含まれていないから

<付帯調査>

ア 将来にわたり行なう必要がないと考える

イ 将来は、補償を行なう必要があると思い、または行ないたいと考える

ロに○印の場合

a 補償を行なわない現行制度は酷いと思うから

b 通勤途上災害は使用者の責任において発生するものと考えるから

c 労働組合又は労働者の要求が強いから

d 他企業でも行なっているから

e その他〔 〕

#### 問4 通勤途上災害補償を行なっている場合

名 称 \_\_\_\_\_  
註、通勤途上災害補償金、特別見舞金、特別弔慰金等

方 式 a 協約による b 協定による c 就業規則による  
d その他〔 〕

制度の発足時 年 月から

事業場名		T・E・L	
所在地			
記入者名		従業員数	

## (資料二) 第二次調査表

※ それぞれの問について、該当するものには○印を、記載部分には記載事項を記載して下さい。  
なお、事業場によっては質問事項が一部重複または不要の項がございます。その場合、重複の項は記載し、不要の項はお読みして下さい。

### I 労災上積み補償について

#### 問1 労災上積み補償について

- その1 a 協約による b 協定による c 就業規則による d その他  
その2 a 日数比例にもとづく賃金比例による b 完全定額方式による  
c aとbの混合方式による  
その3 制度の発足時 年 月から

#### 問2 補償内容について(補償額)

##### (1) 死亡の場合

イ 有扶養者と独身者で区分を設けている場合

有扶養者	定額	円、もしくは日給・平均賃金の	日分
独身者	定額	円、もしくは日給・平均賃金の	日分

ロ 有扶養者と独身者で区分を設けていない場合

定額	円、もしくは日給・平均賃金の	日分
----	----------------	----

##### (2) 障害の場合

等級	定額○○○円又は日給・平均賃金の○○○日分	等級	定額○○○円又は日給・平均賃金の○○○日分
第1級		第8級	
“2”		“9”	
“3”		“10”	
“4”		“11”	
“5”		“12”	
“6”		“13”	
“7”		“14”	
備考			

(注) 退職者と在職者について区分のある場合、あるいは支給最低額を定めたにすぎない場合等は適当な箇所に付記して下さい。

(3) その他 <前記 (1)・(2)以外の定め方のある場合、その方法についてお書き下さい>

#### 問3 労災保険給付との関係について

- イ 労災保険によって給付される額は控除されることになっている <控除型>  
ロ 労災保険によって給付される額と別立てで特別補償を給付することになっている <加算型>

#### 問4 使用者に対する損害賠償義務との関係について

- イ 両者の関係について特に規定はないが、使用者の損害賠償責任は労災上積み補償によって消滅したものとする。  
ロ 両者の関係について特に規定はないが、労災上積み補償によって使用者の損害賠償責任は消えたとは思わない。  
ハ 規定上、労災上積み補償を受けることによって、従業員及びその遺族は使用者に損害賠償を請求する権利を放棄したことが定められている。  
ニ 規定上、労災上積み補償を受けても、民事上の損害賠償を別個に請求する権利は否定されることが定められている。

#### 問5 第三者による損害賠償との関係について(労災の原因に、第三者の行為が混入している場合、その第三者にも責任が生ずるわけですが、労災上積み補償とこの第三者の損害賠償との関係です)

- イ 特に規定はない。  
ロ 第三者の損害賠償とは別個に支給する。  
ハ 第三者行為災害には労災上積み補償は適用しない。  
ニ その都度、労使で協議することとしている。  
ホ 一応労働者に使用者が仮払いし、使用者から第三者に求償することとしている。

#### 問6 労災によって使用者が支払うことになる補償(上積み補償を含む)につき、その使用者が任意保険に加入していれば、保険会社が代って支払う新補償制度が昨年から開始されています。この保険制度について

- イ この任意保険に加入したい。  
ロ この任意保険には加入したくない。  
ハ いまのところ判らない。

## II 通勤途上災害について

### 問1 方式について

その1 a 協約による b 協定による c 就業規則による d その他 ( )  
 その2 名 称  
 ※ 通勤途上災害補償金、特別見舞金、特別弔慰金など  
 その3 制度の発足時 年 月 日から

### 問2 補償要件ならびに内容について

(A) 補償要件＜通勤途上（復路を除く）とか、通常の経路であるとか、本人の重大な過失を含まない、とか具体的にお書き下さい＞

#### (B) 補償内容

##### (1) 死亡の場合

イ 有扶養者と独身者で区分を設けている場合

有扶養者	定額	円、もしくは日給・平均賃金の	日分
独身者	定額	円、もしくは日給・平均賃金の	日分

ロ 有扶養者と独身者で区分を設けていない場合

定額	円、もしくは日給・平均賃金の	日分
----	----------------	----

##### (2) 障害の場合

等級	定額〇〇〇円又は日給・平均賃金の〇〇〇日分	等級	定額〇〇〇円又は日給・平均賃金の〇〇〇日分
第1級		第8級	
“2”		“9”	
“3”		“10”	
“4”		“11”	
“5”		“12”	
“6”		“13”	
“7”		“14”	
備考			

(注) 障害の程度につき、私保険に加入している場合に保険会社の認定による方式をとっている場合はその旨付記して下さい。

(3) その他 ＜前記 (1)・(2)以外の定めのある場合、その方法についてお書き下さい＞

問3 労災保険給付との関係について（現行労働基準法、労働者災害補償保険法の解釈上は、原則として通勤途上災害は業務上災害の取り扱いを受けませんが、使用者の提供する通勤専用バス利用に際しての災害・休日特別出勤途中の災害・企業構内出勤途中の災害等、特別な場合については例外的に業務上の認定をすることとなっています。このように例外的に業務上災害の認定を受ける事例の場合、法定外の通勤途上災害補償との関係はどうなっているのでしょうか。）

- イ 労災保険によって給付される額は控除されることになっている＜控除型＞
- ロ 労災保険によって給付される額と別立てで、通勤途上災害補償を給付することになっている＜加算型＞
- ハ 通上の業務上災害と同様の取り扱いを行っている

問4 通勤途上災害補償と自賠法の関係について（通勤途上災害が自動車の利用に際して生じた場合、自動車損害賠償補償法にもとずく給付があるわけですが、この場合）

- イ 自賠法によって給付される額は控除されることになっている＜控除型＞
- ロ 自賠法によって給付される額と別立てで通勤途上災害補償を給付することになっている＜加算型＞
- ハ 自賠法によって給付される額のみである

問5 第三者による損害賠償との関係について（通勤途上災害が第三者の行為によって生じた場合、自賠法による補償を上廻って第三者が損害賠償を行わなければならない事例も生じることがありますが、この場合）

- イ 第三者による損害賠償額は控除されることになっている＜控除型＞
- ロ 第三者による損害賠償額と別立てで、通勤途上災害補償を給付することとしている＜加算型＞
- ハ 第三者による損害賠償額のみである

問6 今国会において、労災保険法の一部改正案を上程中で既に衆院本会議で可決され、目下参院で審議中です。この改正案が成立すると、通勤途上災害にも従来の業務災害に準じて労災保険法上の保険給付が与えられることになります。そうなった場合、現在実施されている通勤途上災害補償と労災保険による補償との関係はどうなるのでしょうか

- イ 労災保険法の改正にともない、現行制度は廃止したいと考えている
- ロ 労災保険法とは別立てで、上積み補償を行いたい
- ハ 労使で協議したい

所 地			
事 業 場 名		従業員数	名
記入者名		業 種	